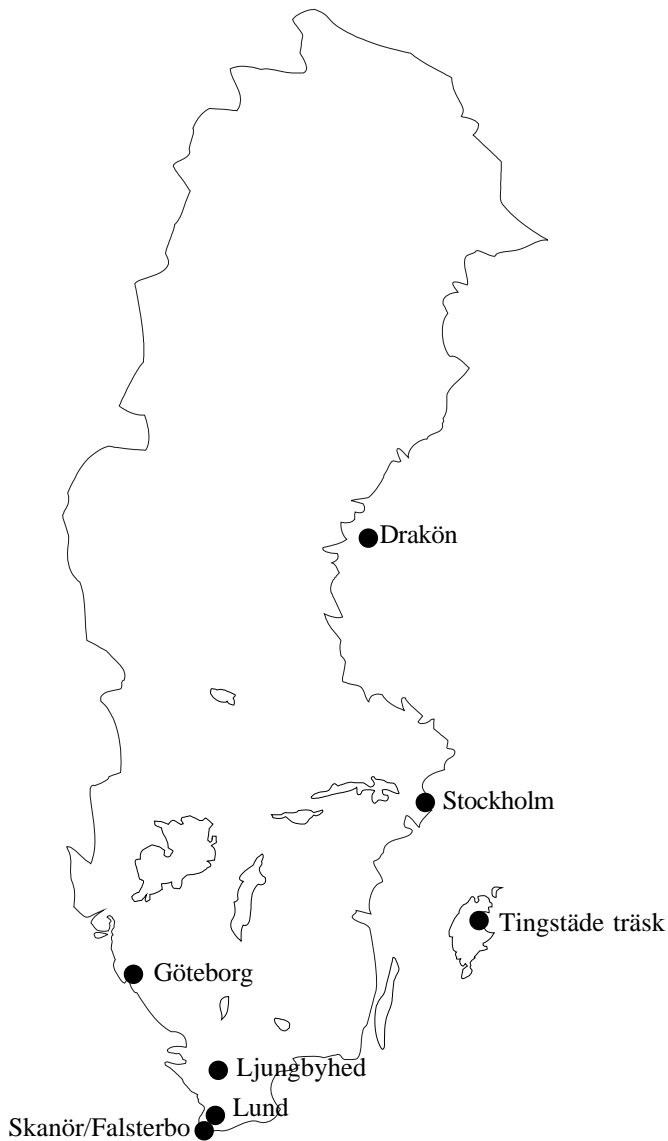




Stiftelsen Fotevikens Maritima Centrum

# Att söka det förgångna





Projektledare  
**Björn M. Jakobsen**

Redaktörer  
**Mona Ahlm/Sven Rosborn**

Vetenskaplig granskning  
**Christer Westerdahl**

Häftesansvarig  
**Anders Bunse**

Redaktion  
**Harry Alopæus**  
**Anders Bunse**  
**Johann Ingolfsson**  
**Björn M. Jakobsen**  
**Marcus Nilsson**  
**Staffan O`Bar**  
**Christer Westerdahl**

Omslagsbild  
**Gunilla Söderbom**



## Att leta efter arkeologiskt intressanta platser



Foto Kristian Nordström.

*Sverige har genomfört en av världens mest noggranna fornminnesinventeringar. Den är dock inte helt uttömmande. Framför allt saknas i stort sett undervattenslämningarna. Därmed är det svårt eller omöjligt att jämföra vad som finns på land med vad som finns i vattnet utanför.*

*Genom att studera nya och äldre kartor är det lättare att finna intressanta platser i det maritima kulturlandskapet. Kartorna ger inte bara rent geografiska upplysningar utan är också en rik källa till information om mänsklig verksamhet som speglar sig i t ex bebyggelse och ortnamn. Ofta är det värdefullt att jämföra kartor från olika tidsperioder för att se om och hur ortnamn och detaljer förändrats. När man med hjälp av kartmaterialet har valt ut ett område är det lämpligt att göra en exkursion för att se på omgivningarna och samtidigt passa på att hämta in så mycket information från lokalbefolkningen som möjligt. Människor som bor invid ett vattendrag känner ofta till namn på platser som inte finns utsatta på några kartor eller sjökort, utan endast finns belagda i muntlig tradition. Om man skaffar sig en god kännedom om den lokala topografin och lokalbefolkningens kunskaper ökar chanserna att finna det man söker betydligt.*

## Flygarkeologi

Flygfoton över det område man är intresserad av ger en god överblick av omgivningarna i fågelperspektiv, vilket är ett värdefullt komplement till kartstudierna. Flygfotot kan också, under gynnsamma förhållanden, lämna information om kulturlandskapet och större fornlämningar som är "osynliga" på kartan eller med blotta ögat p g a att de befinner sig strax under markytan.



*En låg sol ger tydliga skuggor och förstärker formationer i naturen. Foto Kristian Nordström.*

Flygarkeologi är en metod som används för att söka efter arkeologiska lämningar som är svåra eller omöjliga att upptäcka med konventionella metoder. Spår av gångna tiders kulturlandskap, hus, gravar, försvarsanläggningar och kultplatser, under de ytligaste jordlagren eller under vatten är vanligtvis mycket svåra att finna. Med flygarkeologins hjälp kan dessa "osynliga" lämningar ofta lokaliserars.

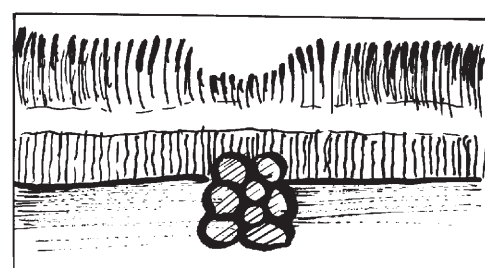
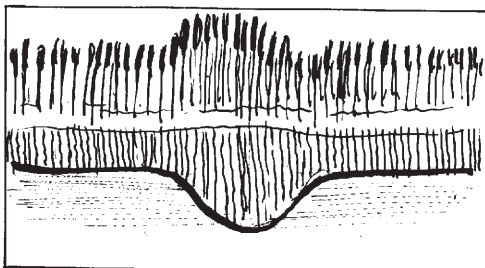
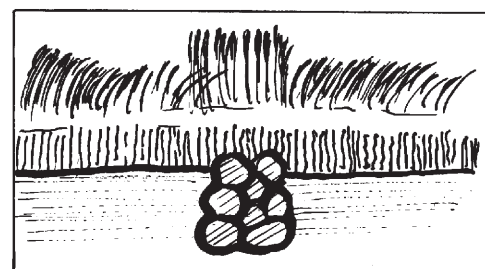
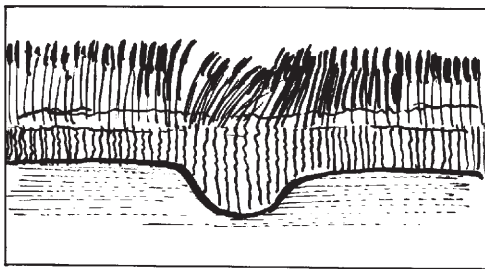
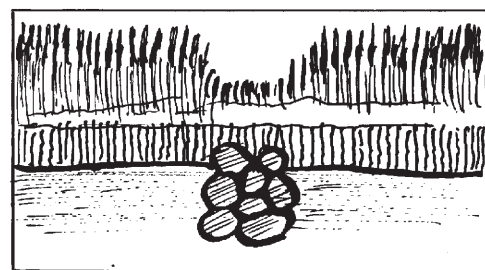
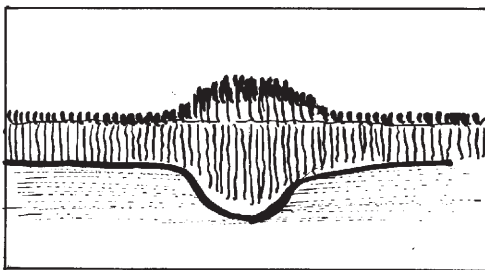
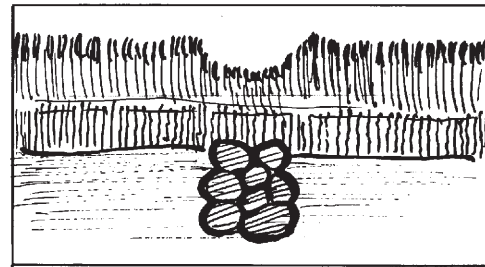
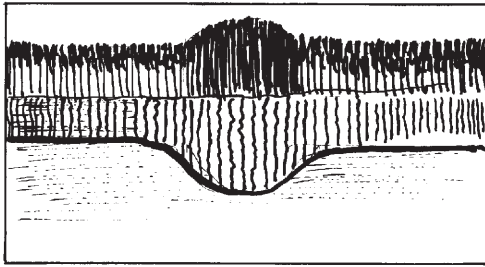
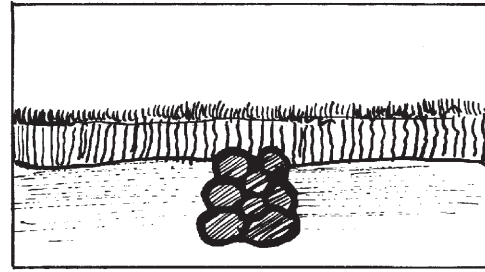
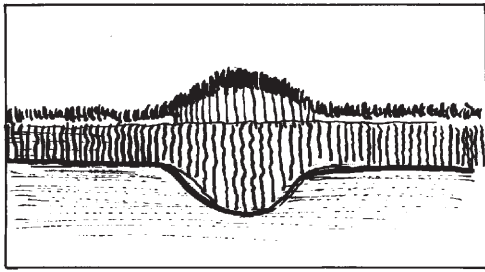
Flygfotots historia är nästan lika gammal som fotots egen. Den första flygbilden togs från en luftballong utanför Paris år 1858. Den första kända flygbilden av ett arkeologiskt objekt togs av den brittiske löjtnanten P H Sharpe. Bilden visar Stonehenge. Även denna bild togs från en luftballong. Under första världskriget fotograferades forntida lämningar i Främre Orientens ökenområden av de tyska och brittiska flygvapnen. Där föddes idéerna till sökning efter arkeologiska lämningar från luften.

Flygarkeologin utvecklades därefter främst i Storbritannien och i Frankrike. I Norden har intresset för flygarkeologi varit svalt. Sporadiska flygarkeologiska undersökningar har utförts, främst i Danmark och Sverige. Trots det ringa intresset var man i Sverige relativt tidigt ute när det gällde att använda flygfotografering som sökmetod inom arkeologin. Redan i början av 1920-talet fotograferades Bulverket i Tingstäde träsk på Gotland och ett antal järnåldersboplatser i samma område. I början av 1930-talet skrevs en uppsats med titeln *Ölands fornborgar från luften*. Författaren hette Mårten Stenberger, docent i arkeologi och senare professor. Inte förrän i mitten av 50-talet, då flygvapenpiloten Esse Ericsson gjorde sina första upptäckter från luften, återupptogs den flygarkeologiska verksamheten i Sverige. Vid en inflygning mot landningsbanan på flygfältet i Ljungbyhed observerade han spår i vegetationen som senare kunde tolkas som övervuxna fornlämningar. Ericsson är en föregångsman när det gäller den praktiska utvecklingen av flygfotografering som arkeologisk sök- och arbetsmetod.

### Vad orsakar spåren?

Så kallade vegetationsspår kan framträda på odlad åkermark. Större stenkonstruktioner eller igenfyllda håligheter i jorden (tex efter pålar och husgrunder) påverkar grödan på ett sådant sätt att man vid flygfotografering kan få mönster från lämningen att framträda.

Stenkoncentrationer under matjordslagret påverkar sädens strålängd och tjocklek så till vida att de blir kortare och tunnare p g a att jorden är mer urlakad och innehåller mindre näring än om-



*Håligheter fyllda med matjord ger mer näring och positiva vegetationsspår.*

*Tunnare matjordslager urlakas från näring och ger negativa vegetationsspår.  
Original: Institutet för kulturforskning.*

givande mark. Detta fenomen kallas negativa vegetationsspår. Om man fotograferar t ex en ringvall som ligger dold under en åker framträder konturerna av vallen i säden. För att denna kontur ska bli väl synlig måste man fotografera vid rätt tillfälle. Säden måste ha nått en lämplig mognadsgrad. Solen måste stå i ett sådant läge på himlen att skuggorna förstärker konturerna. Rätt sorts gröda måste växa på fältet för att spåren ska bli synliga. Vete, havre och liknande gör det lätt att urskilja skiftningar i vegetationen. På samma sätt som stenkonstruktioner påverkar säden att bli tunnare och kortare, gör håligheter i marken som fyllts med matjord att stråna på dessa platser blir längre och kraftigare i och med den högre halten näring. Detta kallas i sin tur för positiva vegetationsspår.

Spår efter fornlämningar kan framträda med samma tydlighet, eller ibland ännu tydligare, direkt på jorden t ex om marken är täckt av snö, frost eller ligger bar. Denna typ av spår kallas för "jordspår". Lämningar av olika slag påverkar också jordens fuktighetsgrad. Fuktigheten kan avläsas i form av mörkare partier på markytan. Vid barmark kan konturer av byggnadsverk avteckna sig på markytan som skuggspår om solen ligger på från rätt håll.

Andra typer av spår som kan skönjas är färgskiftningar i jorden. Dessa uppstår då man plöjer i, eller schaktar bort de översta jordlagren, exempelvis vid vägbyggen eller annat anläggningsarbete. Kol och sot efter härdar avtecknar sig relativt tydligt och kan med fördel fotograferas från luften.

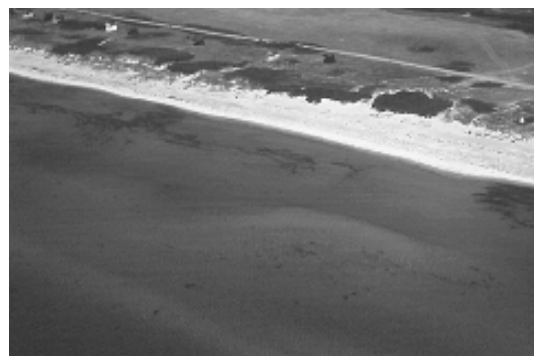
### Förutsättningar för flygfotografering

För att flygarkeologin ska kunna ge ett gott resultat i förhållande till de höga kostnader som den medför, bör man regelbundet flyga över samma område för att fotografera vid olika temperatur, väder och siktförhållanden. Det finns inget idealiskt flygfotoväder när det gäller arkeologiska lämningar. Vissa typer av lämningar framträder under varma sommark dagar, t ex spår vars synlighet är avhängig olika fuktighet och temperatur. Andra lämningar framträder tydligast under vinterhalvåret, då snö och frost kan göra spåren synliga. Ljusförhållanden är av avgörande betydelse, vare sig man fotograferar under som-

mar eller vinter eftersom spår kan bli tydligare med hjälp av skuggor. Det är därför lämpligt att fotografera vid lågt solstånd, vid gryning eller skymning. Olika typer av objekt framträder mer eller mindre bra beroende på vilken typ av film man använder sig av. Man kan använda tre olika typer av film, färgfilm, svartvit film eller IR-känslig (infraröd) film. Den IR-känsliga filmen visar olika växters klorofyllhalt. Avvikelser i den normala klorofyllhalten beror ibland på att t ex stenpackningar i gravar eller fuktiga kulturlager påverkar växtens förmåga att ta upp näring vilket syns som ett slags "omvänd röntgen" på den IR-känsliga filmen.

### Att söka över vatten

När havet ligger stilla och är klart kan man vid goda siktförhållanden och grunt vatten se ner under vattenytan och därmed upptäcka lämningar på havets botten. Många av de fynd som görs i vatten är för det mesta beklädda med någon form av växtlighet och avtecknar sig som mörka, regelbundna former, till skillnad från naturliga ansamlingar av växtlighet som vanligtvis har mer oregelbunden form.



*En korrekt exponering är viktig för att se spår under vattenytan. Små variationer kan ge helt olika resultat från samma position. Foto Putte Frid.*

För att lyckas med flygfotografering av objekt under vattenytan är man beroende av många faktorer som måste stämma. Dessa faktorer är vattnets algblooming, himlens färg, ljusets infallsvinkel (brytning), bottenens beskaffenhet, siktförhållanden mm. Alla dessa faktorer kan leda till feltolkningar av flygfotot eller till att ingenting alls kan ses under vattenytan. Endast under mycket goda förhållanden har flygfotografering av vrak eller andra lämningar under vatten utsikter att lyckas.



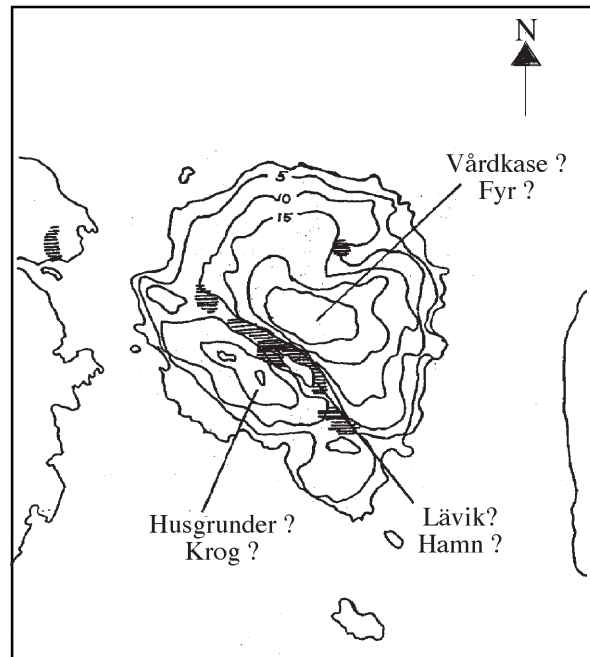
Tydliga spår syns efter nedläggningen av Baltic-Cable som går mellan Sverige och Tyskland.  
Foto Kristian Nordström.

## Fornminnesinventering

Den överlägset bästa metoden att söka efter fornlämningar på land är att inventera i terrängen. Detta ska inte göras under sommaren då vegetationen döljer det mesta. De fördelaktigaste tiderna är tidig vår och sen höst. Inventeringen måste ske systematiskt och de avsökta områdena ska markeras på kartan.

En hjälpreda är de ekonomiska och topografiska kartorna. På dessa kartor anges nivåkurvor i terrängen som kan visa på platser som av olika anledningar har blivit nyttjade. De naturliga formationerna kan till exempel vara en vik vilken

fungerat som lävik och hamn för båtar. Nu försvunna åar, som en gång mynnat i havet kan ha varit farbara och därmed använts som transportleder till boplatser ett stycke från kusten. Platser som till en början användes av sjöfarten till skydd mot väder och vind, kan ha blivit platser för mer permanent bruk. Det kanske började med att man byggde en brygga för att göra förtöjningarna säkrare för att senare uppföra ett kapell och/eller en krog för gästerna vilket i sin tur gjorde hamnen mera attraktiv. Höjder i naturen blir strategiska punkter som dels syns väl från havet på långt håll och som dessutom fungerat som utkiksplatser. En höjd kunde även användas som sjömärke eller fyrplats.



Karta med nivåkurvor för att visa topografin på ön. Med denna kan man försöka rekonstruera tidigare formationer i landskapet om man känner till den lokala strandförskjutningen.

Genom att tända eldar på dessa platser kunde man dirigera sjötrafiken förbi ställen som inte var farbara. Fyrplatser kan även ha legat på andra utsatta och väl synliga områden som uddar och halvöar där skvippfyror använts. (Vippfyror fungerar som en vipparm på vilken det hänger en järnkorg fylld med brännbart material, vanligen träkol, som hissas upp en bra bit över marken efter tändning.) Resterna från dessa platser tecknar sig som enorma ansamlingar av kol och kan t ex kallas *Kolabacken* som i Falsterbo, Skåne.

## Det maritima kulturlandskapet

Det maritima kulturlandskapet är, enkelt uttryckt, bosättningar, hamnar och farleder med de materiella lämningar som kan knytas till dessa. I detta landskap kan man lätt urskilja flera aspekter: näringslandskapet (fiske och jakt), transportlandskapet, sjöfartens landskap med dess självklara anknytningar till vägnät på land samt makens landskap, alltså de installationer som tillkommit från olika makthavare för att kontrollera, skydda och upprätthålla trafiken.

### *Olika maritima perspektiv*

Det maritima landskapet ses ur olika perspektiv, beroende av de skiftande förutsättningar som betraktaren har. För att se på landskapet utifrån ett flertal perspektiv, krävs det en vetenskaplig överblick för att belysa olikheterna.

### **Sjöfolkets perspektiv**

Det finns ett landskap som är mer eller mindre oberoende av fastlandet: Den genomgående farledens landskap. Visserligen har detta landskap i äldre tider haft anknytning till land via utskjutande näs och en del öar som varit lämpliga som rast-, nöd- och natthamnar, men det gäller ändå mest havet självt. Innan de första detaljerade sjökorten kom i bruk använde sjömännen ofta andra namn på platser än de som användes av lokalbefolkningen. Ofta märktes den yttre leden ut längs de viktigaste landmärkena. Ännu idag märker man ut dessa leder med särskilda system av prickar och ledfyror. Inre ledsystem, däremot, har haft fastare anknytning till fastlandet genom inseglingsleder till kusthamnarna. I äldre tider fanns det innerfarleder, ibland avsedda för rodd, men även för en enklare, kustnära seglation som följde kustlinjens konturer.

Den lokala skärgårdsbefolkningens erfarenheter från den genomgående farleden skiljer sig från nyttjarnas (sjömän, styrmän, kaptener). Skärgårdsbefolkningens erfarenheter präglas av de lokala näringarna vid fiske, jakt och andra typer av resursutnyttjande. Den lokala kust-

befolkningens kulturlandskap är rikast på uppgifter av alla de ovan nämnda landskapen.

### **Arkeologens perspektiv**

Vid inventering av de olika maritima kulturlandskapen är man bunden till de materiella lämningarna. Men dessa måste ovillkorligen registreras med hjälp av framförallt det lokala sjöfolket (särskilt fiskare). Det betyder att det är av stor vikt att även det nutida maritima perspektivet, med dess rester av äldre tradition och erfarenhet får en plats i inventerarens vardag. Kulturlandskapet, med dess relativt konstanta former är basen. Utan en öppen inställning till maritim kultur kan dessutom en maritim arkeolog aldrig nå en djupare förståelse av landskapet. Materiella lämningar är en otillräcklig källa, alldeles särskilt som de maritima landskapen är en raskt undflyende faktor. Som kontrollfaktor och komplement måste även andra, särskilt historiska, källor beaktas.

## Kategorier av källmaterial

De källor som kan komma till användning återkommer på många ställen i detta studiematerial. Ibland förekommer de i form av exempel, ibland har de varit värda en separat behandling. De är av två slag, materiella och immateriella. Till de materiella räknar vi konkreta spår eller lämningar (vrak, kulturlager, kummel, men även historiska originaldokument). Till de immateriella, hör främst ortnamnen och de "mentala" kartor som sjöfolk använder för att orientera sig i tid och rum. Det senare är ingenting som låter sig registreras på vanligt sätt, men det är likafullt en viktig kunskapskälla till kulturlandskapet vid kusten.

## Maritim inventering

En inventering kan ske på flera sätt. Litteratur och historiska uppgifter bör vara väl kända innan en sådan startar i fält. Av de skäl som påtalats ovan är det viktigt att börja med och även förtlö-



pande konsultera muntliga uppgifter och muntlig tradition. Med tanke på de vattenområden som berörs är det orealistiskt att tänka sig uttömmande inventeringar under vatten. Inventeringar under vattnet är däremot väsentliga som punktinsatser när förarbetet är gjort.

## *Fartygsvrak*

Till de viktigaste informationskällorna hör skeppsvraken. Vraken ger mer information om man ser dem i deras omgivning. De tjänstgör som indikatorer, t ex på hamnar, leder, farliga platser eller på t ex varvsplatser (reparationsvarv).

### **Vrak och förlisningsuppgifter**

Bland våra källor finns alltså vrakuppgifter. Med vrakuppgifter menas mestadels ställen där man fastnat med nät och t ex fått upp delar av konstruktioner eller föremål samt naturligtvis även uppgifter från sportdykare som faktiskt sett vraken.

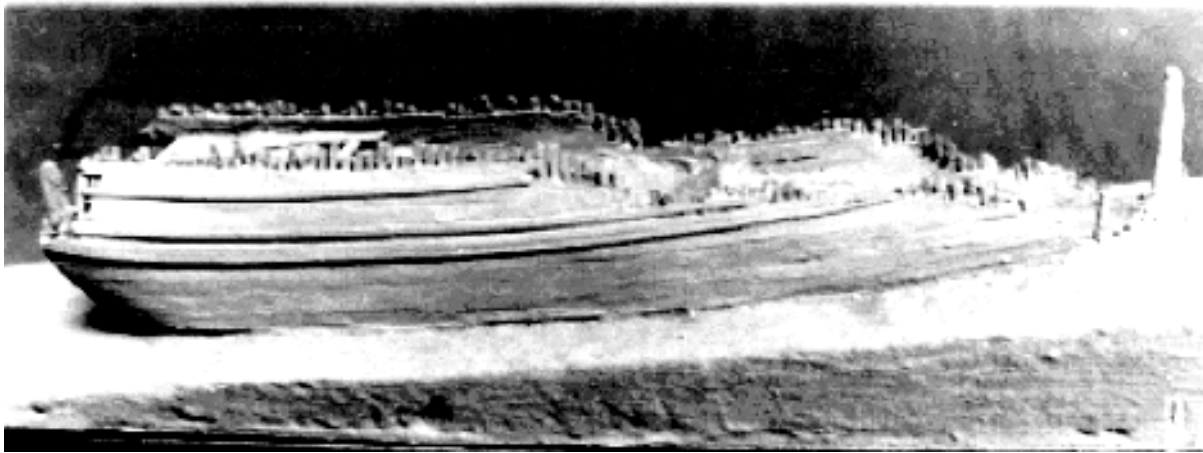
Man måste göra en klar åtskillnad mellan skeppsvrak och förlisningsuppgifter. Dels har många skepp drivit från de angivna förlisningsplatserna, dels krävs det goda bevis för att identifiera ett vrak med ett känt skeppsnamn. De flesta äldre fartygsvrak kommer sannolikt att förbli anonyma. Det kan dock inte vara en huvuduppgift för maritima arkeologer att försöka identifiera dem. Det viktigaste är att utvinna så god kunskap som möjligt om det faktiska fyndet. Först därefter blir det möjligt att värdera detta med ledning av förlisningsuppgifterna.

### **Vraket - ett slutet fynd?**

Det sägs ofta att skeppsvrak är slutna fynd. Det betyder att de uppfattas som en helhet. Allt som finns i vraket kan då dateras till förlisningsögonblicket. Detta kan dock inte gälla generellt. Om fartyget sjunkit i eller i närheten av en hamn är risken stor att föremål och t o m andra vrak eller skeppsdelar hamnat där senare. Detta är mindre sannolikt om vraket är skrovhelt och allra bäst med däckets bevarat, d v s om åtminstone det inre kunnat förbli oberört av sekundära



*Isskrivning, vågor och erosion bidrar ofta, i grunt vatten, till att uppstickande skeppsdelar försvinner eller sprids ut över ett stort område. Foto Lasse Svensson.*



*Rekonstruktionsmodell av Saltskutan, ett skepp som sjönk 1709 vid Dalarö hamn, Stockholm. Skrovhela vrak ligger oftast relativt djupt och i vatten där inte skeppsmasken lever. Modell och foto Harry Alopaeus.*

föremål. Så är dock sällan fallet. Om fyndet är gjort i en hamn är fartygen ofta rensade på all last och utrustning. Man kan utgå från att dessa i de flesta fall markerar att de lämnats i sin hemmahamn.

### *Maritima fornlämningar/strukturer*

Materiella lämningar på land har lika stor relevans för maritimarkeologen som de som befinner sig under vattnet. Genom de senare årens mycket omfattande fornminnesinventeringar som på ett helt annat och mycket mera genomgripande sätt berört kust och skärgård, har vi ett utmärkt material. Men även detta är i ständigt behov av komplettering. De kategorier som kommer i fråga kan studeras på ekonomiska kartan och underlags-

materialet (Antikvariskt-Topografiskt Arkiv, ATA). Det senare brukar ibland finnas även på läns museer och lokala museer.

Några exempel: *bebyggelserester och gravar/kyrkogårdar, lämningar av varvsplatser, sjömärken/kummel, vårdkasar, naturhamnar med ankarplatser, landningsplatser/båtlämningar, kajer/pirar, båthus, farledsspärrar, båtdrag/kanaler, färjeställen, anläggningar för fiske- och jakt.*

### *Ortnamn*

Ortnamn är en knepig kategori, som måste studeras främst som språkligt fenomen. Sveriges ortnamn finns publicerade landskapsvis. Ortnamnsforskare har ofta registrerat och tolkat

aktuella namn. Det finns dialekt- och ortnamnsarkiv t ex i Lund och Göteborg. En stor litteratur finns om detta. De avgörande reglerna är att tolkningen måste stämma med:

- 1) den äldsta kända namnformen (stavningen)
- 2) det lokala dialektuttalet
- 3) språkliga regler
- 4) *den sakliga bakgrunden.*

Om den senare kan en maritimt kunnig person ha egna åsikter, men sällan om de förra tre reglerna.

De maritima landskapen har förändrats kraftigt. Ett sätt att få ett samlat intryck om resterna av de äldre skikten går genom ortnamnen, såvida man inte också har ett gediget fyndmaterial. Detta intryck formar sig ofta till en bild av namnlandskapet, d v s man upptäcker en helhet. Särskilt gäller detta för fisket och för sättet att orientera sig lokalt, men även transportlandskapet framgår tämligen tydligt. Men det är också klart, att traditionen idag bara når oss i fragment.



Studier av äldre kartor kan ge värdefull information om detaljer som inte finns med på dagens kartor. Foto Johann Ingolfsson.



De muntliga traditionerna kring en vrakplats är viktiga. Genom intervjuer med lokalbefolkningen kan mycket information komma fram och leda till platser med historiska lämningar. Foto Johann Ingolfsson.

## Muntlig tradition

Den muntliga traditionen är mest användbar för att få en inblick i livet vid kusten eller i skärgårdarna. Bevarandet av den muntliga traditionen skiljer sig mycket beroende på var man befinner sig och vem man talar med. Det tar ofta lång tid att träffa på de riktiga sagesmännen.

Ibland får man dock ett ovärderligt bidrag till att teckna det äldre maritima kulturlandskapet. De platser där skepp sjunkit kan i hundratals år efter händelsen förbli kända eftersom man riskerar att trasa sönder eller fastna med nät i vraket. De är också attraktiva som fiskeplatser eftersom man där ofta finner lekplatser för fisken i lä av de utskjutande konstruktionerna på botten.

## Hamnar

Man kan utgå från att de flesta namnled på allmänna skeppstyper vid kusten, som *Skut-Skepp*- etc visar på hamnar, ibland även varvsplatser. Däremot kan de som avser lokaler ute till havs indikera en förlisning.

Aktivitetsnamn för hamnar visar på lastning (*Last-*), pirar (*Kar-*), båtlänningar (*Kås-* m fl), (*Sätt-*, *Ankar-*, *Ring-* etc) eller på själva hamnen (*Stad/-*, *Läge-* etc), installationer (*Krog-*, *Kapell-*, *Böss-* (efter en fattigbössa). Andra namn kan visa på sjömärken för insegling, men även på kronans intresse (*Tull-*, etc). Många namn visar på laster: *Kalk-* *Salt-*, *Tjär-*, *Tegel-*, *Malm-*, *Järn-*, *Korn-*, *Smör-*. Även handel antyds: *Köp-* och liknande namn eller namn baserade på den rättsliga särprägel på hamn- och handelsplatser.

## Namn som betecknar båthus

Hit hör t ex ortnamn som *Skepphus*, *Snäckhus* m fl.

## Ballast och ballastplatser

Den största enskilda tillförseln av sten, sand och grus sedan istiden till vårt land har sannolikt bestått av ballast i olika

former. Både under och över vattnet kan man träffa på ballastplatser med avvikande flora och t o m fauna, där man också upptäcker främmande stenarter ( tex flinta) och ibland föremål ( tex kritpipor). Av detta kan man få en uppfattning om i vilket område ballasten hämtats. Utlastningsställen för ballast visar oftast på en närbelägen hamn.

## Varvs- och båtbyggnadsplatser

Även varvs- och byggplatser är att betrakta som en del av det maritima kulturlandskapet. De är ingalunda bara en del av stadshamnarna, utan låg i äldre tid ofta på landsbygden. Där finns ofta vrak eller rester av fartygskonstruktioner, slip-

bäddar eller pålningar (dykdalber) under vatten. På land ser man kanske spånhögar under torven, liksom stora tjär- eller beckindränkta ytor, samt möjligen spår av en smedja (med smidesslagg). Skeppsbezeichnungar och namn som *Varvet*, *Byggningsplatsen*, *Bråbänken*, *Baspannharen*, etc kan visa på dem. En del namn syftar på riggning och tackling av de färdiga skroven. Resursområdet för virket antyds ofta genom t ex namn på skeppstyper, på *Rot-* ("kroktallar") och *Mast-*. De statliga varvsplatserna kunde kallas *Skeppsgården* eller börja på *Kron/o/-*. (Se även avsnittet om redskap för skeppsbygge i äldre tid.)



En tidigare ådal där fynd undersöks från ett medeltida båtvarv på slutningen ner mot ån. Maglebrænde i Danmark. Foto Johann Ingolfsson.

## Anläggningar under vatten - något om nivåförändringar

De nivåförändringar genom landsänkning/översvämning eller landhöjning, som olika delar av vårt land genomgått kan betyda mycket för anläggningar under vatten. Anläggningar som kanske tydligast visar detta är olika typer av spärranläggningar. Dessa kan ha mist sin direkta funktion på grund av att vattnet i området blivit grundare eller djupare än vid själva brukstiden. I Danmark finns det sådana som daterats till tidig järnålder. I Sverige är de äldsta från vikingatid. Skillnaden kan bero på att de i Sverige grundats upp, glömts bort och kanske förstörts ovan grundvattennivån. Sådana platser har ofta namn

på *Stäk-*, *Stek-*, och möjligen även *Stock-* och *Pål-*. Runt medeltida slott och befästningar träffar man nästan regelmässigt på dem.

## Farleder

Farleder kan utmärkas av materiella lämningar, t ex tappade föremål. Ångfartygens reguljära rutter har i senare tid utmärkts av kolslagg, när eldarna rensat pannorna. Men i de flesta fall får man dock söka farleder på annat sätt, t ex genom att studera ortnamn, kartor och kringinstallationer av olika slag. Några exempel på ortnamn ges här.

## Namn som kan härledas till enskilda fartyg

Otaliga skärgårdslokaler har namn efter det fartyg som har förlit (*Revengegrund*, *Drammen*, *Paulapallarna*). Här får man kunskap om de olika namngivningsprinciperna i sjöfartshistorien (*Garpen*, *Maria*, *Gävleholken*, *Financen*, *Två Vänner*, *S:t Erik* etc). Ibland kan namnet berätta från ungefär vilken tid fartyget är och varifrån det kommit.

## Namn efter fartygstyper

Dessa namn visar ibland på hamnar och lägen för varv eller vinterhamnar, men kan också antyda grundstötningar, förlisning och vrakplatser.

De tre vanligaste är:

*Båt*-namn. (*Båthällan*). Allmän namntyp.

*Skut*-namn. (*Skutholmen*).

*Skepp*-namn. (*Skeppsvik*).

Övriga är relativt ovanliga, men inte okända:

*Snäck*-namn (*Snäckö*). Vikingatid, medeltid.

Relativt vanligt.

*Ske(d)*-namn (*Skevik*). Vikingatid, medeltid.

*Buss*-namn. (*Bussören*). Vikingatid, medeltid.

*Ask*-namn (*Askholmen*). Datering möjligen vikingatid, medeltid. Det är omöjligt att skilja detta från trädnamnet.

*Drak*-namn (*Dragör* i Danmark). Datering möjligen vikingatid, medeltid.

*Karv*-namn (osäkert, i så fall vikingatid, medeltid).

*Knarr*-namn (*Knarrvik*). Vikingatid.

*Kugg*-namn (*Kuggholmen*). Medeltid till 1500-talets slut? Relativt vanligt.

*Pråm*-namn (*Pråmholmen*). Nyare tid.

*Holk*-namn (Osäkert, kan syfta på fågelholkar). Nyare tid.

*Bars/a*-namn. Osäkert. Medeltid?

*Struss*-namn. Osäkert. Nyare tid.



En historisk bakgrund eller händelse kan ibland läsas i namnet på en ort eller plats.

*Hax*-namn. Medeltid och nyare tid.

*Håp*-namn. Inlandsfarvatten i Norrland. Nyare tid.

Andra namn på småbåtar (*öka*, *trimänning* o dyl). Nyare tid.

Övriga namn (sådana enstaka namn som *Barcken*, *Bojortehällan*, *Galejeviken*, *Ångarhällan*).

## Nationalitets (härkomst) namn

Dessa namn visar på skepparens eller fartygets härkomst (t ex *Finnhällan*, *Ålänningen*, *Holländaregrund*, *Franska stenarna*). Ofta ligger sjöolyckor bakom namnvalet.

## Namn på person (skeppare)

En del andra ortnamn avser mestadels skepparens titel eller hans namn (*Cajanus grund*, *Peten*, *Skepparholmen*). Innebörden är ibland en förlisning, men långtifrån alltid.

## Sjömärken och namn på sjömärken

Detta är en stor namngrupp. För de äldre farledernas sträckning är de mycket intressanta. Om fundamenten är bevarade finns de numera ofta registrerade i fornminnesregistren. I många fall har dessa äldre sjömärken ersatts av nutida, eller t o m av fyrar.

Exempel:

*Stång*-namn. Kan även avse t ex stänger för fågeljakt.

Namn som betecknar stenhögar (*röse, kummel*).

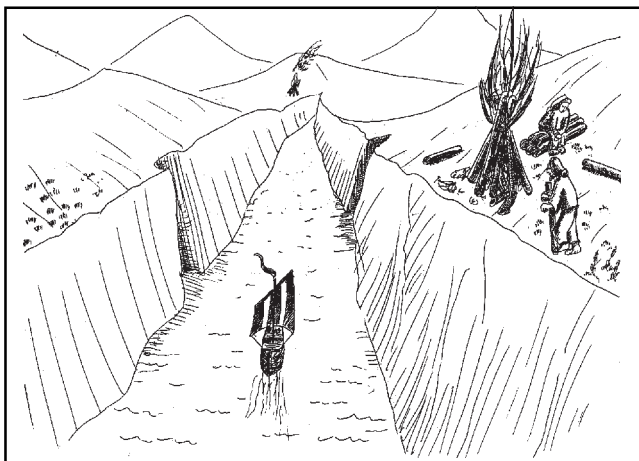
*Bak*- och *båk*-namn. Dessa namn kan visserligen vara mycket gamla, speciellt *Bak*-namn men är i de flesta fall nutida.

*Grim*- och *Skall*-namn. Dessa betecknar ibland de äldsta kända sjömärkena.

*Kors*-namn. En stor grupp, som kan vara medeltida. Det finns dock även *Kors*-namn som syftar på t ex gravar och begravningsplatser.

### Sekundära sjömärkesnamn

Benämningen sekundärt sjömärke kommer av vad detta kan liknas vid. En silhuettbild av märket kan bidra till ett likhetsnamn som t ex *Käring*-, *Munk*- och *Dräng*- samt andra liknande namn som förled till hela benämningen *Käringsten*, *Munkhällan* osv. Platser för äldre ledfyror kan betecknas med namn som visar på eld eller rök.



Vårdkasar sattes upp på strategiska platser som syntes på långt avstånd. Vårdkasarna fungerade som signal- och varningssystem.

### Vårdkasar och vårdkasnamn

Egentligen är platserna för dessa namn en del av ett varningssystem som inte bara fungerat vid kusten utan även inne i land. Samtidigt är de vanliga längs kusten, på grund av att det krigiska hotet ofta vilat tyngst här. Det har emellertid visat sig att de också fungerat som sjömärken. Själva benämningen *Kas*- *Vårdkas*- kan ibland betyda sjömärke snarare än varningsbål. De äldre namnen utgår från namnled som *Vard*/*Vård*/*Vakt*) och *Böte* i Sverige, i Danmark från *Bavn* och i Norge från *Vete*, *Vite*-.

### Auktoritetsnamn

Detta är en ovanligt svårtolkad grupp med "auktoriteter" tagna från t ex en kunglig (*Konung*-), en administrativ (*Fogd*-), kyrklig (*Biskop*-) eller religiös sfär (*Jungfru Maria*, helgonnamn som *S:t Olof*). De behöver inte ha direkt maritim innebörd. Ibland kan de syfta såväl på rättslig särställning som på äganderätt, kanske har de också uppstått som övriga namn på personer till sjöss (ovan).

### Uppkallelse (vandrings-) namn

Lokaler som uppkallats efter en annan plats är i och för sig vanliga i sjöfarten. De har sin bakgrund i vidsträckta förbindelser. Ett vanligt grundnamn utanför nordiska sjöstäder är *Pampus*, som har sitt ursprung i Amsterdam. Många av de övriga har osäker bakgrund.

### Varningsnamn

Dessa namn varnar för ett farligt grund eller en särskilt farlig passage. Det äldsta namnet som nog ligger till grund för Skåne och faktiskt också Skandinavien är *Skadans ör* (föregångaren till Skanör). Mängderna av *bådor* ha "bebådat" ett sådant rev eller grund. Andra i gruppen heter *Faran*, *Ofärden* o dyl.

### *Namn som betecknar själva farleden eller navigation i den*

Denna grupp anknyter till enslinjer och landmärken som använts i lokal navigation. Ett *Kyrkgrund* behöver inte syfta på någon annan anknytning till "kyrkan" än att det syns ett kyrktorn i linje med denna punkt. Andra namn pekar direkt på farleden eller delningen av farleder (*Ledskär*).

#### **Namn vid färjeleder och vad**

Namn och platser av denna typ har en viktig funktion i de forntida transportsystemen. Ett be-

kant namn som visar på att man ropat efter båt är *Ropsten* vid nuvarande Lidingöbron i Stockholm. Bland namnen på vadställen urskiljer man namn som t ex *Ulva(d)*.

#### **Innerfarleder**

Vid kusten och även i inlandet kan både namn och lämningar (t ex grävda diken som torrlagts, men även sjömärken) visa på dragställen eller kanaler. De har gammal hemorts rätt men är sannolikt få. *Drag* och *Ed* är mera genomskinliga, som också påpekats på annan plats i detta material.

## **Läsa mera**

Ericsson, Esse m fl. Flygspaning efter historia. Esbjerg 1992.

Westerdahl, Christer. Norrlandsleden I och II. Länsmuséet Murberget Härnösand 1987-89.



Stiftelsen Fotevikens Maritima Centrum